

CONSULTING AUTOMOTIVE AEROSPACE RAILWAY SPASede in VIA TREVISO 36 -10144 TORINO (TO)
Capitale sociale Euro 650.000,00 i.v.**Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2019**

Signori Azionisti,

l'esercizio chiuso al 31/12/2019 riporta un risultato positivo pari a Euro 49.015.

Condizioni operative e sviluppo dell'attività

La Vostra Società, come ben sapete, svolge la propria attività nel settore della consulenza ingegneristica automotive.

Ai sensi dell'art. 2428 si comunica che la sede operativa della società è sita in Grugliasco (TO), Strada Antica di Grugliasco 114/116.

Andamento della gestione**Andamento economico generale**

L'esercizio 2019 fino al mese di Agosto è continuato sul trend del 2018 con un impegno di risorse in miglioramento rispetto all'esercizio precedente senza raggiungere la piena occupazione delle stesse per attività vendibili. L'Azienda per far fronte a queste carenze di fatturato e per mantenere le competenze a disposizione per future attività ha organizzato una serie di progetti di innovazione atte a formare le proprie risorse su nuove tematiche tecniche e tecnologiche e per aumentare il perimetro delle competenze per aggredire nuovi mercati.

Nel mese di Settembre come si era previsto si sono incrementati gli ordini in particolare dal Cliente FCA per effetto di una serie di approvazioni di nuovi progetti consentendo alla CAAR di impegnare tutte le risorse su tali attività.

A partire dal 1 Settembre la CAAR ha riceduto il ramo d'azienda alla STI avendo quest'ultima ripreso in autonomia la gestione delle attività che hanno avuto un significativo incremento negli ultimi periodi con buone prospettive di crescita per il futuro.

Sintesi del bilancio (dati in Euro)

	31/12/2019	31/12/2018
Ricavi	12.513.402	13.205.947
Margine operativo lordo (M.O.L. o Ebitda)	1.387.455	895.783
Reddito operativo (Ebit)	359.697	327.444
Utile (perdita) d'esercizio	49.015	43.705
Attività fisse	5.602.854	4.135.969
Patrimonio netto complessivo	765.963	716.945
Posizione finanziaria netta	(4.352.709)	(5.621.902)

Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Ricavi netti	10.140.939	12.023.743	(1.882.804)
Credito d'imposta R & S	2.372.463	1.182.204	1.190.259
Costi esterni	5.501.976	6.400.502	(898.526)
Valore Aggiunto	7.011.426	6.805.445	205.981
Costo del lavoro	5.623.971	5.909.662	(285.691)
Margine Operativo Lordo	1.387.455	895.783	491.672
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	1.027.758	568.339	459.419
Risultato Operativo	359.697	327.444	32.253
Proventi non caratteristici			
Proventi e oneri finanziari	(310.176)	(285.606)	(24.570)
Risultato Ordinario	49.521	41.838	7.683
Rivalutazioni e svalutazioni			
Risultato prima delle imposte	49.521	41.838	7.683
Imposte sul reddito	506	(1.867)	2.373
Risultato netto	49.015	43.705	5.310

Poiché l'attività di ricerca e sviluppo è ormai una costante dell'operatività della società, il reddito operativo tiene conto del credito d'imposta concesso dalla normativa fiscale relativamente a tale attività.

A migliore descrizione della situazione reddituale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di redditività confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2019	31/12/2018
ROE netto	0,07	0,06
ROE lordo	0,07	0,06
ROI	0,02	0,02
ROS	0,04	0,03

Principali dati patrimoniali

Lo stato patrimoniale riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette	3.082.824	1.585.596	1.497.228
Immobilizzazioni materiali nette	70.986	102.036	(31.050)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie	2.449.044	2.448.337	707
Capitale immobilizzato	5.602.854	4.135.969	1.466.885
Rimanenze di magazzino	1.211.200	2.227.412	(1.016.212)
Crediti verso Clienti	11.786.632	10.351.435	1.435.197
Altri crediti	3.403.625	2.139.609	1.264.016
Ratei e risconti attivi	95.331	159.962	(64.631)
Attività d'esercizio a breve termine	16.496.788	14.878.418	1.618.370
Debiti verso fornitori	4.643.610	2.779.765	1.863.845
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	4.924.620	5.369.419	(444.799)
Altri debiti	2.644.448	1.991.116	653.332
Ratei e risconti passivi	516.101	667.024	(150.923)
Passività d'esercizio a breve termine	12.728.779	10.807.324	1.921.455
Capitale d'esercizio netto	3.768.009	4.071.094	(303.085)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	742.928	1.034.015	(291.087)
Debiti tributari e previdenziali (oltre l'esercizio successivo)	2.625.062		2.625.062
Altre passività a medio e lungo termine	884.201	834.201	50.000

Passività a medio lungo termine	4.252.191	1.868.216	2.383.975
Capitale investito	5.118.672	6.338.847	(1.220.175)
Patrimonio netto	(765.963)	(716.945)	(49.018)
Posizione finanziaria netta a medio lungo termine	(1.958.836)	(2.796.582)	837.746
Posizione finanziaria netta a breve termine	(2.393.873)	(2.825.320)	431.447
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	(5.118.672)	(6.338.847)	1.220.175
	31/12/2019	31/12/2018	
Margine primario di struttura	(4.836.891)	(3.419.024)	
Quoziente primario di struttura	0,14	0,17	
Margine secondario di struttura	1.374.136	1.245.774	
Quoziente secondario di struttura	1,25	1,30	

Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2019, era la seguente (in Euro):

	31/12/2019	31/12/2018	Variazione
Depositi bancari	251.904	17.370	234.534
Denaro e altri valori in cassa	846	10.410	(9.564)
Disponibilità liquide	252.750	27.780	224.970
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	100.004	201.154	(101.150)
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro l'esercizio successivo)	400.000		400.000
Debiti verso soci per finanziamento (entro l'esercizio successivo)	37.300	50.000	(12.700)
Debiti verso banche (entro l'esercizio successivo)	1.265.160		1.265.160
Debiti verso altri finanziatori (entro l'esercizio successivo)	1.044.167	1.210.875	(166.708)
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a breve di finanziamenti		1.793.379	(1.793.379)
Crediti finanziari			
Debiti finanziari a breve termine	2.746.627	3.054.254	(307.627)
Posizione finanziaria netta a breve termine	(2.393.873)	(2.825.320)	431.447
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre l'esercizio successivo)	1.600.000	2.000.000	(400.000)
Debiti verso soci per finanziamento (oltre l'esercizio successivo)			
Debiti verso banche (oltre l'esercizio successivo)	358.836		358.836
Debiti verso altri finanziatori (oltre l'esercizio successivo)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a lungo di finanziamenti		796.582	(796.582)
Crediti finanziari			
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine	(1.958.836)	(2.796.582)	837.746
Posizione finanziaria netta	(4.352.709)	(5.621.902)	1.269.193

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2019	31/12/2018
Liquidità primaria	1,01	0,93
Liquidità secondaria	1,09	1,09
Indebitamento	27,33	24,72
Tasso di copertura degli immobilizzi	1,20	1,27

Informazioni attinenti all'ambiente e al personale

Ai sensi dell'art. 2428 n. 1 e 2 del Codice Civile qui di seguito si forniscono le informazioni attinenti all'ambiente e al personale.

Per quanto concerne le tematiche ambientali la Nostra società non ha intrapreso particolari politiche di impatto ambientale poiché non necessarie all'attività svolta.

Per quanto concerne il personale, si segnala preliminarmente che la società è particolarmente attenta ai rapporti con il personale dipendente, sia per quanto riguarda l'ambiente di lavoro che per le relazioni sindacali.

L'esecuzione delle attività è stato affrontato con un organico medio di 139 risorse ,(incremento rispetto al 2018 di 14 unità) da Gennaio ad Agosto e di 102 risorse medie da Settembre a Dicembre . Gli organici si sono ridotti per la rescissione del ramo d'Azienda a STI (Bolzano). In generale il valore assoluto si è incrementato e nel contempo si è realizzato un importante turnover che ha portato ad un miglioramento dei costi medi per dipendente ed una riduzione dell'età media pari a 42 anni.

Attività di ricerca e sviluppo

I costi di sviluppo sono stati iscritti nell'attivo di Stato patrimoniale con il consenso dell'Organo di controllo. Nell'esercizio 2015 è stato capitalizzato un progetto che ha permesso di costruire strumenti in grado di gestire la supply chain dell'azienda. Il suddetto progetto denominato Plan for Every Part consiste in un modello per la definizione del packaging, i cui costi sono tutti riferiti a personale dipendente. Più in dettaglio per la progettazione e sviluppo di questi strumenti era stato impiegato un team di 6 persone, di cui 3 hanno lavorato per la realizzazione del progetto a tempo pieno e 3 parzialmente, sostenendo costi complessivi per € 186.999;

- nell'esercizio 2016, dando seguito al progetto sopraindicato, la società si è dotata di tre nuovi moduli operativi legati alle logiche del Plan for Every Part, ed in particolare:

1. un P.F.E.P. "progettuale" per la verifica, in termini operativi e di costo, delle conseguenze legate all'incremento o spostamento delle linee di produzione/montaggio da un'area ad un'altra di uno stabilimento o tra due siti produttivi, oppure alle problematiche relative al lancio di nuovi prodotti, a titolo esemplificativo, la scelta del sito produttivo che comporti una gestione dei costi ottimale;

2. un modello di analisi per l'ottimizzazione degli approvvigionamenti alle linee tramite tradotte (Providing analysis);

3. un modello di analisi dei trasporti, che, in funzione della distanza del fornitore dal sito di consegna e del tipo di contenitori da trasportare, restituisca come output la tipologia ed il numero di mezzi necessari, in funzione delle saturazioni in termini di pesi e volumi.

Lo sviluppo di questi 3 moduli ha richiesto l'impiego di un team di 8 persone, tutte dipendenti di CAAR, che hanno lavorato a tempo parziale sul progetto da gennaio a dicembre 2016, sostenendo costi complessivi per € 143.880.

- nell'esercizio 2017 i tecnici di CAAR S.p.A. si sono dedicati allo sviluppo di un nuovo sistema, denominato COSTCA e costituito da un Software innovativo per la verifica e la valorizzazione di sistemi di Cablaggio elettrici completi per applicazioni Autoveicolistiche, in grado di fornire un prodotto innovativo strutturalmente e tecnicamente completo ma semplice, user friendly e di immediata applicabilità. Trattasi di un prodotto Software completamente nuovo a livello mondiale che si inserisce nell'ambito delle innovazioni di "Modelli cyberfisici per la gestione combinata di dati fisici e digital twin", richiamate dal programma "Industria 4.0" in ambito nazionale. Il software COSTCA è stato sviluppato al fine di poter mettere a disposizione della clientela potenziale un prodotto innovativo per la determinazione del costo di riferimento di sistemi di cablaggio completi propri o della concorrenza, quale supporto alla progettazione in termini di efficienza e massima performance. Tali attività rientrano in una strategia aziendale di sviluppo di prodotti software

innovativi per l'elaborazione del costo tecnico di Cablaggi elettrici per il settore Automotive con la massima automazione possibile nel recupero ed elaborazione dei dati sia tecnici che economici. In particolare si è provveduto nel corso del 2017 a: sviluppare banche dati dinamiche partendo da uno schema elettrico matematizzato o documentazione equivalente; scomposizione tecnica del sistema cablaggio completo; analisi tecnica dei primi dati sperimentali; sviluppo id algoritmi di calcolo robusti ed affidabili; primi test sul campo; sviluppo di una versione beta del software COSTCA. Lo sviluppo di questa attività ha richiesto l'impiego di un team di 9 persone, tutte dipendenti di CAAR, che hanno lavorato a tempo parziale sul progetto nell'esercizio 2017, sostenendo costi complessivi per € 146.308.

- sempre nell'esercizio 2017 la CAAR in collaborazione con la società ENVISENS TECHNOLOGIES SRL, nata come spin off del Politecnico di Torino, ha realizzato un progetto di sviluppo con l'obiettivo di realizzare un modello di guida robot tramite un sistema di visione che consenta di migliorare l'efficienza di prelievo dell'elemento porta e riduzione del tempo ciclo. Il sistema di visione si deve occupare: dell'acquisizione delle immagini, della misura delle features, delle elaborazioni delle misure, dell'invio delle correzioni al robot nel sistema di riferimento di quest'ultimo. Attualmente il prelievo delle porte avviene in modalità "cieca", attraverso un gripper che si adatta alle diverse posizioni delle porte. Il sistema riesce a prelevare le porte con un'efficienza dell'85% all'interno di una sfera di tolleranze entro i 14 mm. Il progetto si propone di prelevare le porte con un'efficienza dell'99.5% entro i 20mm e con una riduzione del tempo ciclo di 3 secondi. Lo sviluppo di questa attività ha richiesto l'impiego di un team di 19 persone, tutte dipendenti di CAAR, che hanno lavorato a tempo parziale sul progetto nell'esercizio 2017, sostenendo costi complessivi per € 147.992, oltre a costi sostenuti nei confronti della società ENVISENS TECHNOLOGIES SRL per le attività descritte nella tabella sottostante per complessivi € 150.000.

Macroattività	Attività
WP1	Ingegnerizzazione del Sistema di Machine Vision
	T.7, Definizione dei componenti necessari per la realizzazione del sistema ; T.9, Definizione del sistema di image processing; T.10, Analisi della modularità di sistema per applicazioni future; T.12, Definizione dei sistemi di protezione del sistema di visione artificiale
WP2	Realizzazione dell'impianto prototipale
	T.2, Analisi della produttività di una guisa robot esistente (caso studio); T.4, Definizione della sensoristica necessaria per l'assiemeaggio del sistema di Machine Vision alla guida robot; T.7, Analisi della produttività post-interbento ed implementazioni future;
WP3	Trasferimento tecnologico
	Trasferimento tecnologico definitivo alla aziende dei risultati ottenuti dall'ente di ricerca e benchmark scientifico dei risultati ottenuti

- nell'esercizio 2018 la CAAR, sempre in collaborazione con la società ENVISENS TECHNOLOGIES SRL, ha implementato il progetto di sviluppo denominato "Machine Vision" avviato nel 2017. La CAAR ha dato seguito alla realizzazione del progetto di ricerca denominato "VISION 2", con l'obiettivo di dotare la stessa azienda di tecnologie all'avanguardia mediante la realizzazione di un programma di guida Robot per l'assemblaggio di particolari meccanici nel settore automotive, realizzato per il tramite di un complesso sistema di visione, avente la funzione fondamentale di migliorare l'efficienza della modalità di prelievo dell'elemento porta e la conseguente riduzione del tempo ciclo.

Le attività hanno permesso di raggiungere risultati di rilievo; applicando i sistemi di visione direttamente sul singolo robot di prelievo del componente, per effettuare la lettura diretta delle sezioni di riferimento sulle porte nella stessa stazione di montaggio, si è arrivati ad evitare errori di disallineamento nel trasferimento delle porte lungo la linea per il basculamento della bilancella. In particolare la lettura dei punti di riferimento avviene nello stesso punto e l'introduzione di tale sistema consente la riduzione del tempo ciclo e la riduzione degli errori. Altro risultato fondamentale del lavoro svolto è l'aggiornamento del benchmark di riferimento dei sistemi di "image-processing", dei sistemi di guida robot, degli algoritmi per applicazione di misure e dei sistemi di visione, individuando le possibili novità introdotte dal mercato nell'ultimo anno. Le attività effettuate hanno permesso alla CAAR di cogliere e consolidare importanti risultati da applicare ai processi robotizzati nella industrializzazione del prodotto, consentendo di conseguenza alla stessa il trasferimento di nuove conoscenze, assicurandone l'utilizzo e la riproduzione dei risultati per future attività, oltre che a finalizzare quanto già realizzato. Lo sviluppo di questa attività ha richiesto l'impiego di un team di 14 persone, tutte dipendenti di CAAR, che hanno lavorato a tempo parziale sul progetto nell'esercizio 2018, sostenendo costi complessivi per € 524.000, oltre a costi sostenuti nei confronti della società ENVISENS TECHNOLOGIES SRL per complessivi € 600.000.

Nell'esercizio 2019 la CAAR in collaborazione con fornitori specializzati ha sviluppato i seguenti progetti sottoposti alla certificazione per accesso al credito di imposta pari al 50% dei costi sostenuti.

Inoltre per i progetti ADDITIVE MANUFACTURING e SMART BATTERY PACK 4 GREEN MOBILITY è stato capitalizzato l'intero investimento per un importo totale di € 2.390.751 e ripartito in quote di ammortamento in 5 anni

NUOVO MODO DI PROGETTARE CON L'ADDITIVE MANUFACTURING IN OTTICA DI PROCESSI INDUSTRIALI EVOLUTI

Con il termine Additive Manufacturing si fa riferimento ad una famiglia di tecniche di progettazione e produzione che permettono la realizzazione di oggetti tridimensionali mediante stratificazione successiva di materiale a partire da un modello 3D digitale (CAD). Uno dei principali vantaggi delle tecniche di Additive Manufacturing è la possibilità di poter costruire parti geometricamente complesse che sono difficili o impossibili da produrre usando processi tradizionali con l'impiego di diversi materiali (polveri): grazie alle tecniche di AM un componente avente forma complessa può essere prodotto come un singolo sistema, quando con tecniche tradizionali andrebbe suddiviso in parti più piccole con successivo assemblaggio.

La possibilità di produrre pezzi con tecniche innovative apre un nuovo scenario per quanto riguarda la loro progettazione: ad esempio, vincoli come l'impossibilità di inserire sottosquadri vengono eliminati etc.

L'obiettivo del progetto di ricerca è stato quello di studiare nel particolare questo nuovo modo di progettare con materiali con relative performance, analizzando vantaggi e svantaggi, e confrontandolo con gli standard progettuali tradizionali. Ciò ha permesso di ottenere un know-how aziendale interno in grado di implementare una progettazione innovativa per ogni tecnica e/o materiale disponibile sul mercato, potendo offrire supporto tecnico alle aziende che investono in tale tecnologia massimizzandone l'investimento stesso ed ai costruttori di tale attrezzature come feedback tecnico e tecnologico in ottica di miglioramento delle performance.

La ricerca sarà da ponte per una futura analisi sull'organizzazione industriale futura, analizzandone l'impatto nel breve e lungo termine, in varie aree (come la Logistica).

IL progetto ha coinvolto 13 risorse interne part time per un costo totale di € 390.688 ed un costo esterno di € 400.000 dell'ODR CIFS con il quale è stato realizzato il progetto .

Tale progetto è stato capitalizzato per importo di € 790.688 e ripartito in quota ammortamento in 5 anni.

SMART BATTERY PACK 4 GREEN MOBILITY

Sebbene i veicoli ibridi elettrici HEV esistano sin da prima del 1900, solo negli ultimi 15-20 anni l'interesse per questo tipo di tecnologia è fortemente cresciuto soprattutto a causa dei problemi legati alla produzione di energia per mezzo dei derivati del petrolio. Questa necessità si interseca con le sempre più stringenti

normative ambientali che impongono paletti sempre più rigidi: l'oggetto dello studio è stato quello di studiare e analizzare processi produttivi innovativi per i gruppi batteria in grado di ottimizzare una "Green Mobility".

È stato svolto uno studio sulle tecnologie e sui processi produttivi che lo stato dell'arte attuale offre, correlandole con la produzione di materiali innovativi in grado di avere elevate caratteristiche meccaniche e funzionali. Si è svolta un'analisi nel dettaglio del pacco batteria, evidenziandone le criticità e discriminando quali di queste potessero essere superate con variazioni progettuali e/o di materiale.

Uno degli obiettivi è stato quello di ridurre il peso del pacco batteria, al quale è collegato sia un abbassamento delle emissioni inquinanti, ma anche una riduzione dei costi di spostamento della vettura (un peso minore comporta consumi di carburante inferiore).

A tal proposito sono stati proposti metodi di produzione dei componenti con materiali più leggeri aventi caratteristiche meccaniche e funzionali simili oppure progettando strutture compatte, evitando l'uso di viti.

Il progetto è stato realizzato con il coinvolgimento medio di 25 risorse interne a tempo parziale e con un ODR CIFS che ha collaborato per il raggiungimento degli obiettivi del progetto come specificato nella breve descrizione. I costi del personale interni sono di € 800.063 mentre quelli del CIFS ammontano a € 800.000. L'importo capitalizzato è di € 1.600.063 e ripartito in quote di ammortamento in 5 anni.

AUTOMOTIVE POWERTRAIN 4 HIGH EFFICIENCY AND LOW COST COGENERATION

La rapida evoluzione tecnologica ha portato ad avere motori sempre più potenti e performanti. Una tipologia diffusa di motori endo-termico è sicuramente il motore Cogenerativo, in grado di poter sprigionare potenze dai 50kW (per quelli micro) fino ad addirittura 1MW. Uno dei problemi di questi motori è quello della necessità di incorrere in manutenzione frequente, a causa delle alte temperature alle quali è sottoposto; allo stesso tempo, a causa delle normative ambientali vigenti, occorre controllare periodicamente i componenti del motore per evitare l'emissione non voluta di fumi inquinanti. Da queste esigenze nasce la necessità di poter controllare in modo più puntuale il funzionamento in tempo reale del motore cogenerativo, implementando così una manutenzione predittiva.

Lo scopo del progetto di ricerca è stato quello di migliorare la conoscenza in materia e studiarne i parametri operativi da misurare e controllare durante il funzionamento per evitare malfunzionamenti: a questo studio, è stato associato uno studio in grado di correlare questi parametri alle caratteristiche di sensori moderni in grado di poter misurare dati in tempo reale. I dati registrati vanno poi inviati ad un Cloud che, con algoritmi predittivi, riesca ad elaborare il funzionamento in tempo reale del motore. Ciò che va tenuto sotto controllo è l'efficienza del motore e, in particolare modo, l'efficienza di combustione che va sempre tenuta sopra una certa soglia per evitare di incorrere in inquinamento atmosferico: ciò che si fa è misurare portata di aria aspirata e potenza elettrica generata.

Allo stesso tempo, all'ottimizzazione dell'efficienza di funzionamento del sistema, va correlato uno studio per minimizzare, oltre i costi manutentivi, anche quelli di progettazione, utilizzando tecnologie e materiali innovativi.

L'attività è stata sviluppata con il coinvolgimento di 10 risorse interne a tempo parziale pari ad un costo totale di € 400.286 e con la collaborazione dell'ODR CIFS per un importo di € 400.000.

AUTONOMOUS DRIVING

I veicoli a guida autonoma costituiscono una delle tematiche più innovative e tecnologicamente avanzate del settore Automotive. Secondo lo standard internazionale SAE J3016, sono stati definiti 5 livelli di automazione crescente, a partire dai sistemi di assistenza al guidatore (ADAS) del livello 1, per arrivare al livello 5, che prevede l'automazione completa (Autonomous Driving o AD) del veicolo in qualsiasi condizione e situazione di guida. In questo ambito di automazione crescente dei sistemi di bordo vettura, diventa fondamentale poter disporre di sensori e veicoli prototipali grazie ai quali poter sperimentare, mettere a punto e validare i vari sistemi finalizzati alla guida autonoma e, allo stesso tempo, possedere il know how necessario per ottimizzarne le applicazioni.

Il dispositivo principale di questi sistemi è il Radar: CAAR, basandosi sulla propria conoscenza a 360° dei veicoli messa a disposizione dai vari enti, ed in particolare all'ente di elettronica, ha quindi deciso di cimentarsi nella progettazione del dispositivo Radar, consapevole che solo affrontando in prima persona le difficoltà progettuali e realizzative di tali sistemi sia possibile formare professionalità in grado di avere conoscenza e esperienza approfondita.

L'obiettivo principale non è stato quello della realizzazione di un Prodotto Radar, ma bensì la formazione di professionalità specifiche in grado di interfacciarsi con i car maker ed essere da supporto ai fornitori di

sistemi ADAS, potendo partecipare alla progettazione, sperimentazione e verifica di tali sistemi, potendo prevedere e risolvere problematiche specifiche. Tali professionalità avranno lo scopo ed il compito di costituire il core del know how aziendale sui sistemi ADAS, da trasferire all'occorrenza ad altre risorse destinate a consulenze presso car maker e produttori di sistemi ADAS.

L'attività è stata sviluppata con il coinvolgimento di 11 risorse interne a tempo parziale per un costo totale di € 330.706 ed è stato coinvolto l'ODR CIFS per un totale di € 350.000.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e consorelle

Preliminarmente si segnala che la società non è soggetta al vincolo di controllo da parte di alcuna società o gruppo societario, non risultando quindi soggetta ad altrui attività di direzione e coordinamento. Per quanto riguarda il disposto di cui al punto 2) del terzo comma dell'art. 2428 del Codice Civile, si precisa che la società detiene partecipazioni societarie, così come riportato nella Nota Integrativa, nelle seguenti società:

C.A.A.R. DO BRASIL Consultoria Tecnica Ltda

La società è stata costituita per cogliere le opportunità del mercato brasiliano.

Il Bilancio chiuso al 31/12/2019 evidenzia un utile consistente. Il valore della frazione di patrimonio netto della partecipata al 31/12/2019 è superiore al costo di iscrizione della partecipazione.

ABACAAR D.O.O. Kragujevac (già CAAR D.O.O. BEOGRAD)

La società è stata costituita nel corso dell'anno 2014 per cogliere le opportunità del mercato serbo nel settore dell'automotive.

Il Bilancio al 31/12/2019, evidenzia un risultato positivo. Il valore della frazione di patrimonio netto della partecipata al 31/12/2019 risulta superiore al costo di iscrizione della partecipazione.

STI S.r.l.

La società svolge attività di ingegneria di prodotto e processo rivolte ai settori dei veicoli industriali ed agricoli. Con effetto dal 1 Settembre 2019 la società ha rescisso il contratto di affitto ramo d'azienda per cui la STI srl è ritornata pienamente operativa. La società ha chiuso l'esercizio con un utile di € 37.120. Non è stato ritenuto necessario adeguare il costo di iscrizione della partecipazione al minor valore risultante dalla frazione di patrimonio netto, in quanto coerentemente con quanto affermato negli esercizi precedenti la controllante è pienamente operativa con prospettiva più che positiva per il futuro.

KGR ELETTRONICA S.r.l.

La società si occupa di sviluppare la progettazione elettronica rivolta al settore automotive. La quota di partecipazione del 100% è stata acquisita nel corso dell'anno 2014, non è stato ritenuto necessario adeguare il costo di iscrizione della partecipazione al minor valore risultante dalla frazione di patrimonio netto della partecipata in vista di risultati positivi stimati negli esercizi futuri. In relazione a tale ultimo punto si segnala che la società negli esercizi 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019 ha realizzato utili rispettivamente per € 116.252, € 130.669, € 51.520, € 94.154, € 133.790 e € 52.262.

G A 90 S.r.l.

Società operante da alcuni anni sul mercato che sta permettendo alla C.A.A.R. S.p.A. di avvalersi delle competenze del suo personale nonché di utilizzare gli strumenti HW e SW di cui dispone.

Il bilancio al 31/12/2019 chiude con un utile netto di € 1.637.

C.O.C. Technik GmbH

La società nel 2019 si è occupata della promozione per i tre soci (CAAR, OMA, CPA) delle attività relative al manufacturing Automotive delle tre società sul mercato tedesco.

Relativamente alla CAAR spa sono stati acquisiti ordini da Daimler e altri clienti minori.

Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile

Ai sensi dell'art. 2428 n. 1 del Codice Civile qui di seguito sono indicati i principali rischi cui la società è esposta:

- A. Rischi di mercato: la società non è soggetta a particolari rischi di mercato se non quelli specifici che possono riguardare investimenti in Paesi esteri in via di sviluppo ad economia reale instabile;
- B. Rischi di credito: la società non presenta rischi di credito in quanto tutti i crediti presenti in bilancio risultano solvibili;
- C. Rischi di liquidità: la società non presenta rischi di liquidità, di cambio, o particolari rischi correlati alla fluttuazione dei tassi di interesse, fatta eccezione per il rischio di cambio limitato agli investimenti, seppur non consistenti, nelle società controllate CAAR do Brasil e ABACAAR D.O.O. Kragujevac (già CAAR D.O.O. BEOGRAD).

Si segnala inoltre che la società non ha sottoscritto strumenti finanziari derivati aventi finalità speculative/di copertura.

Evoluzione prevedibile della gestione

Ad oggi per l'anno 2020 pur avendo iniziato l'anno con ottime prospettive di lavoro e relativo fatturato unitamente all'azione di contenimento costi di struttura, l'evento straordinario COVID 19 ha impattato negativamente sul fatturato a partire da Marzo 2020. Si prevede un ritorno alla piena occupazione entro fine 2020. L'impatto economico e finanziario del COVID 19 al netto del contributo della Cassa Integrazione è valutato in circa 1,9 Mio/€.

Si sono avviate tutte le azioni possibili per accedere al credito per superare la carenza di liquidità del periodo.

Per quanto riguarda la gestione di tale emergenza si sono attivate le seguenti azioni in coerenza con le disposizioni di legge.

1) Misure di carattere Organizzativo:

- a. Si è favorito il lavoro "agile" attraverso l'introduzione della modalità Smart Working presso il proprio domicilio per tutto il personale operativo;
- b. Si è favorito la comunicazione a distanza evitando riunioni in presenza;
- c. Si sono rivisitati gli spazi di lavoro in modo tale da mantenere sempre la distanza di almeno un metro tra i dipendenti;
- d. Si è ricorso agli ammortizzatori sociali, con la conseguente riduzione o sospensione dell'attività lavorativa, applicando la Cassa Integrazione in Deroga a tutti i dipendenti privi di attività per la sospensione delle commesse da parte delle Aziende clienti.

2) Misure di carattere igienico sanitario:

- a. Rafforzamento del filtro di ingresso monitorando gli accessi del personale interno ed esterno con rilevamento delle temperature
- b. Definizione ed applicazione del PROTOCOLLO CONDIVISO DI REGOLAMENTAZIONE PER IL CONTENIMENTO DELLA DIFFUSIONE DEL COVID – 19 con l'obiettivo di fornire indicazioni operative finalizzate a incrementare, negli ambienti di lavoro dell'Azienda, l'efficacia delle misure precauzionali di contenimento adottate per contrastare l'epidemia di COVID-19;
- c. Acquisizione dei presidi minimi obbligatori (mascherine - guanti - sanificante mani - disinfettanti nei bagni - sanificazione delle auto di servizio).

Uso di strumenti finanziari rilevanti per la valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria e del risultato economico dell'esercizio

Dal punto di vista finanziario si rileva che l'ammontare più rilevante degli oneri finanziari è costituito dagli interessi passivi sui "mini bond" emessi nel mese di febbraio 2018 nuova emissione di Mini Bond per euro

2.000.000 con scadenza nel 2024 e rate costanti di rimborso da euro 400.000 a partire dal febbraio 2020.

Destinazione del risultato d'esercizio

Si propone all'assemblea di destinare il risultato dell'esercizio di Euro 49.015 per il 5% a riserva legale e per la restante parte alla Riserva straordinaria.

Vi ringraziamo per la fiducia accordataci e Vi invitiamo ad approvare il bilancio così come presentato.

Grugliasco (TO), 28 Agosto 2020

Firmato in originale da

Il Consiglio di Amministratore

Sig. Francesco Ellena - Presidente C.d.A.

Sig. Giorgio Abbate – Amministratore Delego

Sig. Enzo Tesi – Amministratore Delegato

Il sottoscritto Fulvio Conti, in qualità di Professionista incaricato, dichiara, ai sensi dell'art. 31, comma 2 quinquies della Legge 340/2000, che il presente documento è conforme all'originale depositato presso la società.

Torino, 05/10/2020 Dott. Fulvio Conti

Imposta di bollo assolta in modo virtuale tramite la Camera di Commercio di Torino – autorizzazione del ministero delle Finanze – Direzione Generale delle Entrate per il Piemonte – sezione staccata di Torino numero 9/2000 del 26/09/2000.